



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-20112020-223210  
CG-MH-E-20112020-223210

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 509]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, नवम्बर 19, 2020/कार्तिक 28, 1942

No. 509]

NEW DELHI, THURSDAY, NOVEMBER 19, 2020/KARTIKA 28, 1942

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 4 नवम्बर, 2020

सं. टीएमपी/61/2019-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा मुंबई पत्तन लंगरगाह में फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ पोतों के प्रभारों के निर्धारण के लिए मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएमपी/61/2019-एमबीपीटी

मुंबई पत्तन न्यास

---

आवेदक

गणपूर्ति

(i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अक्तूबर, 2020 के 28 वें दिन पारित)

यह मामला मुंबई पत्तन लंगरगाह में फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ पोतों के प्रभारों के निर्धारण के लिए मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त 06 दिसंबर, 2019 के प्रस्ताव से संबंधित है।

## 2.1. एमबीपीटी के निवेदन इस प्रकार हैं:

- (i). स्टार मैट्रिक्स, अलांग में पुनःचक्रण के लिए पोतों का मुख्य नकद क्रेता, ने मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) को फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ पोतों के लिए उपयुक्त लंगरगाह क्षेत्र प्रदान करे। फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ पोतों (फ्लो-फ्लो) का अर्थ है अर्ध-अवगाहन क्षम भारी लिफ्ट जलयान जिनमें उपकारिता क्षेत्र के बीच आगे की ओर लंबी और नीची वैल डैक होती है और पिछोहे में मशीनरी के लिए स्थान होता है। एमबीपीटी में यह एक नई सेवा है।
- (ii). फ्लो-फ्लो पोतों को पत्तन देयताएं, मिश्रित नौकर्षण और पाइलटेज प्रभार, लंगरगाह प्रभार, टग और मूरिंग लांच प्रभार तथा घाटशुल्क प्रभारों का भुगतान करना होगा।
- (iii). ऊपर उल्लिखित प्रभारों को सुविचार में लेते हुए और घाटशुल्क प्रभारों को घटाते हुए, इस संकल्पना के अधीन पोत का पत्तन में ठहराव 36 घंटे का होगा और वास्तविक कार्गो परिचालन लगभग 12 घंटे का होगा, फ्लो-फ्लो परिचालनों के लिए स्लैब-वार और स्थल-वार “मिश्रित पोत संबंधी प्रभार” इस प्रकार निकाले गए हैं:-

	स्थान	स्लैब (मूल पोतों का जीआरटी)	प्रभार (अमरीकी डालर)
क.	पत्तन लाइटरेज लंगरगाह क्षेत्र	25000 तक	40000
		25001 और अधिक	50000
ख.	भीतरी लंगरगाह	25000 तक	50000
		25001 और अधिक	60000

- (iv). चूंकि बाजों में कार्गो का कोई लाइटरेज नहीं होगा अतः लाइटरेज के स्थान पर इसे अनुषंगी बर्थ परिचालन समझते हुए घाटशुल्क उगाहा जा सकता है। बोर्ड पर पोतों/क्राफ्टों पर घाटशुल्क प्रभार भीतरी लंगरगाह और पीएलए परिचालनों दोनों के लिए घोषित सीआईएफ मूल्य के 1% पर @ यथामूल्य पर मिश्रित पोत संबंधी प्रभारों के अतिरिक्त वसूले जाने का प्रस्ताव है।
- (v). एमबीपीटी बोर्ड ने 24 सितंबर, 2019 की टीआर संख्या 137 के द्वारा फ्लो-फ्लो पोतों पर निम्नलिखित प्रभारों की उगाही अनुमोदित की है और उसे ही एमबीपीटी के मौजूदा दरमानों में अंतर्विष्ट करने का प्रस्ताव, प्राधिकरण के विधिवत् अनुमोदन के साथ, किया जाता है:

### “1. खंड 1.1: परिभाषाएं

(xxxiii). “फ्लो ऑन-फ्लोट ऑफ (फ्लो-फ्लो)” पोतों का अर्थ अर्ध-अवगाहन क्षम भारी लिफ्ट जलयान जिनमें उपकारिता क्षेत्र के बीच आगे की ओर लंबी और नीची वैल डैक होती है और पिछोहे में मशीनरी के लिए स्थान होता है। देखने में यह गियर रहित बल्क वाहक अथवा तेल टैंकर के समान लगता है। इसके ब्लॉस्ट टैंक को जल की सतह से नीचे मुख्य डैक के नीचे जल प्लावन किया जा सकता है, जिससे तेल प्लेटफार्म, अन्य पोतों अथवा अन्य फ्लोटिंग कार्गो को लदान की स्थिति में (फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ) लाया जा सकता है। तब ब्लॉस्ट टैंकों को बाहर खींचा जाता है और कार्गो का भार वहन करने के लिए मुख्य डैक को ऊपर उठाया जाता है। फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ पोत परिवहन पोत होते हैं जो एक स्थल से दूसरे स्थल को रिग करते हैं। वे अन्य बड़े आकार के कार्गो और याचों की भी ढुलाई करते हैं।

### 2. खंड 2.21: फ्लो-फ्लो परिचालनों के मिश्रित पोत संबंधी प्रभार

	स्थान	स्लैब (मूल पोतों का जीआरटी)	प्रभार (अमरीकी डालर)
क.	पत्तन लाइटरेज लंगरगाह क्षेत्र	25000 तक	40000
		25001 और अधिक	50000
ख.	भीतरी लंगरगाह	25000 तक	50000
		25001 और अधिक	60000

**टिप्पणियां:**

- (i). उक्त प्रभार पत्तन देयताओं, मिश्रित नौकर्षण और पाइलटेज प्रभारों लंगरगाह प्रभारों, टग और मूरिंग लांच प्रभारों के स्थान पर उगाहे जाते हैं और 36 घंटे तक की अवधि के लिए लागू होते हैं। 36 घंटे से इतर किसी ठहराव के लिए प्रभार यथानुपात आधार पर लगाये जायेंगे।
- (ii). चूंकि बाजों में कार्गो का कोई लाइट्रेज नहीं होगा, लाइट्रेज के स्थान पर इसे अनुषंगी बर्थ परिचालन समझते हुए घाटशुल्क उगाहा जायेगा जो भीतरी लंगरगाह और पीएलए परिचालनों दोनों के लिए अलग से घोषित सीआईएफ मूल्य के आधार पर सामान की डॉक घाटशुल्क अनुसूची 3.1 (क) दर संख्या 18 के अनुसार उक्त मिश्रित प्रभारों के अतिरिक्त वसूला जायेगा।
- (iii). जैसे ही लंगरगाहों में ऑन बोर्ड कार्गो (पोत/क्राफ्ट) की उतरायी होती है, उतारे गए पोत/क्राफ्ट एक भिन्न पोत हो जायेगा और सभी लागू पत्तन प्रभार वसूले जायेंगे।

**3. अध्याय III: कार्गो संबंधी प्रभार****3.1(क) : सामान पर डॉक घाटशुल्क अनुसूची:**

दर संख्या	सामान का विवरण	प्रभारों का आधार	विदेशी		तटीय	
			शुष्क बल्क	शुष्क बल्क से भिन्न	शुष्क बल्क	शुष्क बल्क से भिन्न
18	पोत और क्राफ्ट	यथामूल्य	-	1%	-	1%

- (vi). उपार्जित होने वाली आय अज्ञात है। तथापि, यह प्रत्याशा की जाती है कि यह वार्षिक अपेक्षा (एआरआर) अंतर के भीतर ही होगी।

2.2. एमबीपीटी ने 24 सितंबर, 2019 की टीआर संख्या 137 के द्वारा दिये गए बोर्ड के अनुमोदन की प्रति प्रस्तुत की है।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमबीपीटी के 06 दिसंबर, 2019 के प्रस्ताव की प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई थी। मामले को अंतिमता तक किसी भी प्रयोक्ता ने अपनी टिप्पणियां नहीं दीं।

4. संदर्भाधीन मामले में प्राधिकरण के मुंबई कार्यालय में, 28 फरवरी 2020 को एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। एमबीपीटी और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने संयुक्त सुनवाई के दौरान अपने अपने निवेदन रखे।

5. संयुक्त सुनवाई के दौरान, मानसा ने यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क प्रस्ताव पर आपत्ति उठायी और परिकलन समर्पित स्थिर पद में घाटशुल्क का प्रस्ताव को सहमति दी। इस संबंध में, एमबीपीटी ने भी ऐसे प्रस्ताव का परीक्षण करना

स्वीकार किया। तदनुसार, मानसा ने 16 मार्च, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा अपना उत्तर भेजा जिसे हमारे 18 मार्च 2020 के पत्र के द्वारा एमबीपीटी को उनकी विशिष्ट टिप्पणियों के लिए भेजा गया। एमबीपीटी ने 8 सितंबर, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा प्रत्युत्तर दिया।

6. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर हमारे 11 मार्च 2020 के पत्र के द्वारा एमबीपीटी के कुछेक मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगा गया। 18 मार्च, 2020 के अनुस्मारक के पश्चात्, एमबीपीटी ने 8 सितंबर, 2020 के ई-मेल के द्वारा प्रत्युत्तर दिया। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और उस पर एमबीपीटी का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं.	मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एमबीपीटी द्वारा दिया गया उत्तर																								
(i).	<p>क) एमबीपीटी द्वारा बोर्ड को प्रस्तुत नोट में दिये गए फ्लो-फ्लो परिचालनों के मिश्रित पोत संबंधी प्रभारों का प्रशुल्क निकालने के लिए की गई गणना से यह देखा जाता है कि पत्तन देयताओं, पाइलटेज और लंगरगाह बर्थ दरें एमबीपीटी के संशोधन पूर्व दरमानों के अनुसार हैं। इस लिए एमबीपीटी फ्लो-फ्लो परिचालनों के लिए सभी पोत संबंधी प्रभारों की मिश्रित दर निकालने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 24 जुलाई, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/5/2019-एमबीपीटी द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमानों के अनुसार प्रशुल्क को अद्यतन करे।</p> <p>ख). संयोग से, एमबीपीटी द्वारा मौजूदा दरमानों पर की गई गणना के अनुसार दर \$29719 है और एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित न्यूनतम दर \$40,000 है। निकाली गई दर और प्रस्तावित दर में बेमेलता है।</p>	<p>सामान्यतः जब पोत पत्तन में आता है उगाहे जाने वाले पोत संबंधी प्रभार पत्तन देयताएं, लंगरगाह शुल्क और पाइलटेज होते हैं। यदि टग को प्रयोग, किसी प्रयोजन से किया जाता है तो उस पर प्रति घंटा आधार पर प्रभार लगाया जाता है।</p> <p>सभी पोत संबंधी प्रभारों की फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ पोत परिचालनों के प्रस्तावित प्रभार निकालने के लिए नए दरमानों के अनुसार पुनर्गणना की गई है, जो इस प्रकार है:-</p> <table><tr><th>दरमान खंड संख्या</th><th>प्रभार की किस्म</th><th>जीआरटी के अनुसार परिकलन</th><th>कुल प्रभार (यूएसडी)</th></tr><tr><td>2.16</td><td>पत्तन देयताएं</td><td>25000 x 0.3315</td><td>8287.50</td></tr><tr><td>2.1(क)</td><td>टोवेज और पाइलटेज</td><td>25000 x 0.0985</td><td>2462.50</td></tr><tr><td>2.15</td><td>लंगरगाह शुल्क (पीएलए)</td><td>25000 x 0.0038x36 घंटे</td><td>3420.00</td></tr><tr><td>2.12</td><td>टग किराया</td><td>850 x 24 घंटे x 2 टग</td><td>40800.00</td></tr><tr><td></td><td>वास्तविक</td><td></td><td>54970.00</td></tr></table> <p>इस बात को ध्यान में रखते हुए कि टग लगातार 36 घंटे की अवधि के लिए अपेक्षित नहीं होंगे, 25,000 जीआरटी के लिए 40,000 अमरीकी डालर एकमुश्त रखे गए हैं।</p> <p>एमबीपीटी ने स्टार मैट्रिक्स से परामर्श किया, जो पोतों के पुनर्चक्रण के लिए पोतों के नकद क्रेताओं में से एक है, जिसने एमबीपीटी को फ्लो-फ्लो पोतों के लिए उपयुक्त स्थान दिये जाने के लिए संपर्क किया। स्टार मैट्रिक्स और अन्य किसी संभावी प्रयोक्ता ने प्रस्तावित मिश्रित पोत संबंधी प्रभारों के बारे में कोई आपत्ति नहीं की। उक्त परामर्श के आधार पर प्रभार</p>	दरमान खंड संख्या	प्रभार की किस्म	जीआरटी के अनुसार परिकलन	कुल प्रभार (यूएसडी)	2.16	पत्तन देयताएं	25000 x 0.3315	8287.50	2.1(क)	टोवेज और पाइलटेज	25000 x 0.0985	2462.50	2.15	लंगरगाह शुल्क (पीएलए)	25000 x 0.0038x36 घंटे	3420.00	2.12	टग किराया	850 x 24 घंटे x 2 टग	40800.00		वास्तविक		54970.00
दरमान खंड संख्या	प्रभार की किस्म	जीआरटी के अनुसार परिकलन	कुल प्रभार (यूएसडी)																							
2.16	पत्तन देयताएं	25000 x 0.3315	8287.50																							
2.1(क)	टोवेज और पाइलटेज	25000 x 0.0985	2462.50																							
2.15	लंगरगाह शुल्क (पीएलए)	25000 x 0.0038x36 घंटे	3420.00																							
2.12	टग किराया	850 x 24 घंटे x 2 टग	40800.00																							
	वास्तविक		54970.00																							



		प्रस्तावित किये गए थे।
(ii).	मूल पोतों के जीआरटी के आधार पर पोतों की स्लैब वार श्रेणी बद्धता का आधार प्रस्तुत किया जाए।	सामान्यतः इस प्रकार के पोतों की जीआरटी 25000 टीआरटी के भीतर ही होती है। उच्च जीआरटी का कोई पोत 35000 जीआरटी से 40,000 जीआरटी के बीच में होगा। अतः बुनियादी तौर पर अंतर जीआरटी आधारित देयताओं का है यानी पत्तन देयताएं, लंगरगाह शुल्क और पाइलटेज प्रभार। स्लैब-वार प्रभारों का प्रस्ताव मूल पोत के जीआरटी के आधार पर किया जाता है क्योंकि विभिन्न जीआरटी वाले सभी पोतों पर अनुकांत दर लागू नहीं की जा सकती और यह भी कि यह अन्य पोत संबंधी प्रभारों के अनुरूप है।
(iii).	परिकलन में फ्लो-फ्लो पोतों के 36 घंटे के ठहराव को सुविचार में लेने का आधार प्रस्तुत करें।	परिकलन में फ्लो-फ्लो पोतों के 36 घंटे के ठहराव को सुविचार में लेने का आधार नीचे प्रस्तुत है: फ्लो-फ्लो पोतों का ऑन-बोर्ड कार्गो लदान सामान्यतः एक पोत अथवा संरचना जल पर स्वतंत्र रूप से तैर सके से है। जब फ्लो-फ्लो पोत लंगरगाह में आता है, तो पहला कार्य बंधन और कसन (क्रिब) को हटाना होता है जो फ्लो-फ्लो पोत की सागर यात्रा की मुख्य डॉक पर कार्गो (पोत) को बांधने में प्रयोग किये जाते हैं। पत्तन में आगमन पर, बंधनों और कसावों (क्रिब) को हटाया जाता है ताकि वह सुगमता से तैर सके। तत्पश्चात्, फ्लो-फ्लो पोत को नियंत्रित ढंग से ब्लास्ट किया जाता है ताकि अतिरिक्त ट्रिम अथवा लिस्ट न हो सके और इस प्रकार पोत की स्थिरता को जोखिम न हो। वास्तव में, फ्लो-फ्लो पोत प्रचालन पोत की ड्राई डॉकिंग के समान है। जब ड्राई डॉकिंग पल्लवमान हो जाती है तो ब्लाकों पर रुका हुआ पोत तैरने लग जाता है। इसी प्रकार यहां जब फ्लो-फ्लो पोत की मुख्य डॉक सागर जल स्तर से नीचे डूब जाती है तो कार्गो (पोत/संरचना) तैरना आरंभ कर देता है। एक बार कार्गो के क्रिब हटा देने से शेष बंधनों को हटा दिया जाता है और तब कार्गो को टगों द्वारा खींच लिया जाता है। एक बार, तैरते कार्गो को हटा लिया जाने पर, फ्लो-फ्लो पोत को डी-ब्लास्ट किया जाता है, ताकि उसकी मुख्य डैक सागर जल स्तर से ऊपर आ जाये। जब कार्गो की ऑन बोर्ड लदायी की जाती है तब इसके विपरीत क्रिया अपनायी जाती है। पूरा परिचालन एक नियंत्रित और ध्यानपूर्वक मानीटर किया जाता है, जिसमें लगभग 36 घंटे लग जाते हैं।
(iv).	गणना से यह समझ में आता है कि परिकलन में लंगरगाह प्रभार पोत के लंगरगाह में 14.4 घंटे के ठहराव के आधार पर \$4032 परिकलन किये गए हैं। परिकलन में 14.4 घंटे का आधार प्रस्तुत करें।	दरमानों के अनुसार, लंगरगाह दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा 0.0047\$ है और पीएलए में 0.0038\$ प्रति जीआरटी प्रति घंटा है। अवधि, जैसी ऊपर बतायी गई है 36 घंटे सुविचार में ली गई है अतः लंगरगाह प्रभार क्रमशः 4230\$ और 3420\$ बनते हैं।

(v).	फ्लो-फ्लो पोतों के लिए, पोतों और क्राफ्टों के सीआईएफ मूल्य पर 1% के हिसाब से यथामूल्य घाटशुल्क उगाही प्रस्तावित करने का आधार बताएं।	16 मीटर की गहराई बनाये रखने के लिए प्रतिवर्ष आपातकालीन लंगरगाह का तलकर्षण किया जाता है। तलकर्षण की लागत अत्यधिक है लेकिन इसे केवल फ्लो-फ्लो पोतों पर प्रभारित नहीं किया जा सकता। इसे सुविचार में लेते हुए, यथामूल्य घाटशुल्क के 1% उगाही के रूप में किये गए व्यय का एक नाममात्र का हिस्सा लिया जा रहा है।
(vi).	विदेशी और तटीय दोनों श्रेणियों के लिए फ्लो-फ्लो परिचालनों द्वारा प्रहस्तित पोतों और क्राफ्टों के लिए 1% यथामूल्य के प्रस्ताव का कारण बताये जबकि सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार तटीय फ्लो-फ्लो श्रेणी के लिए विदेशी दर का 60% दर होनी चाहिए।	परिचालन तकनीकी रूप से क्रांतिक हैं और पोत प्रहस्तित करते समय इनके लिए विशेषज्ञता और अत्यधिक देखभाल की जरूरत होती है। ताकि फ्लो-फ्लो की मेन डैक को फिर से उसी स्थिति में लाया जा सके और इसके विपरीत भी। अतः मूल्य के 1% के यथामूल्य प्रभारित है। यदि कार्गो (पोत) आयातित है और पुनःनिर्यातित किया जाना है तो रियायत दी जा सकती है उदाहरण के लिए 0.5% अथवा आयात पर 0.5% और उसी कार्गो को निर्यात किये जाते समय 0.5%।
(vii).	प्रस्तावित अनुसूची के अंतर्गत टिप्पणी संख्या 3 स्पष्ट नहीं है। स्पष्टता के लिए इस टिप्पणी को पुनर्लिखित किया जाये।	टिप्पणी संख्या 3 विनिर्दिष्ट करती है कि जब कोई पोत/संरचना अर्थात् तेल रिंग, सिंगल ब्योय मूरिंग (एसबीएम), जैक-अप प्लेटफार्म आदि फ्लो-फ्लो पोत ऑन-बोर्ड वाहित किया जाता है तो इसे कार्गो समझा जायेगा। एक बार इस कार्गो के उतारे जाने पर फ्लो-फ्लो पोत वापस चला जाता है। कार्गो जो उतारा गया है, उसे पोत के रूप में प्रयोग में लाया जाता है। चूंकि पोत पत्तन सीमा प्रवेश कर गया है, पोत को प्रासंगिक सभी प्रभार जैसे पत्तन देयताएं, लंगरगाह शुल्क आदि उस पर लगाये जायेंगे। जब पोत फ्लो-फ्लो पोत पर ऑन-बोर्ड ले जाया जाता है, तब उसे कार्गो समझा जाता है और उन पर बीमा कवर भी कार्गो के रूप में ही लिया जाता है। जैसे ही उसे उमारा जाता है और वह जल वाहित हो जाता है, वैसे ही पोत की श्रेणी में एक नया बीमा कवर लिया जाता है। इससे काफी स्पष्ट हो जाता है कि जिस पल पोत फ्लो-फ्लो पोत से उतारा जाता है तो उस पर पोत संबंधी प्रभार आकर्षित हो जाते हैं।

7. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्रवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए मतों का सार उनको पृथक रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

8. मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के आधार पर, निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:-

- (i). मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) लंगरगाहों में पोतों के फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ परिचालनों की अनुमति चाहता है, जो एमबीपीटी के लिए एक नई सेवा है। तदनुसार, इस संबंध में, एमबीपीटी ने कथित फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ पोतों पर मिश्रित प्रोत संबंधी प्रभारों के साथ-साथ फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ पोतों द्वारा वाहित किये जाने वाले पोतों/क्रफ्टों पर कार्गो संबंधी प्रभारों की उगाही का प्रस्ताव किया है। इस प्रकार, एमबीपीटी फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ पोतों से संबंधित प्रभारों को अंतर्विष्ट करने के लिए मौजूदा दरमानों में संशोधन के प्रस्ताव के साथ आया है। पत्तन के प्रस्ताव को उसके न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है।

- (ii). फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ पोतों पर लगाये जाने वाले प्रस्तावित मिश्रित पोत संबंधी प्रभारों को निकालने के लिए पत्तन द्वारा एमबीपीटी के मौजूदा दरमानों के आधार पर पत्तन देयताओं, टोवेज और पाइलटेज, लंगरगाह शुल्क और टग किराया को सुविचार में लिया है। इसके अतिरिक्त, मिश्रित दर निकालने के लिए एमबीपीटी ने इस आधार पर फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ पोतों को 25000 जीआरटी की मानक जीआरटी लिया है कि सामान्यतः फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ पोत 25000 जीआरटी के भीतर होते हैं। अतः पत्तन देयताएं, टोवेज तथा पाइलटेज प्रभार और लंगरगाह प्रभार 25000 जीआरटी के आधार पर निर्धारित किये गए हैं। आगे और कि, लंगरगाह प्रभार 36 घंटे की ठहराव अवधि के अनुसार निकाले गए हैं। इस संबंध में, पत्तन ने विस्तार से समझाया है और स्पष्ट रूप से बताया है कि फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ प्रचालन 36 घंटे ही लेते हैं। जहां तक टग किराया प्रभारों का संबंध है, यह सूचित किया गया है कि पत्तन ने 25000 जीआरटी पोत के लिए एक मुश्त 40000/- अमरीकी डॉलर की राशि पर सुविचार किया है। ब्यौरा ऊपर यथास्पष्ट, नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

प्रभारों की किस्म	25000 जीआरटी के अनुसार परिकलन	कुल प्रभार अमरीकी डालर में
पत्तन देयताएं	$25000 \times 0.3315$	8287.50
टोवेज और पाइलटेज	$25000 \times 0.0985$	2462.50
लंगरगाह शुल्क (पीएलए)	$25000 \times 0.0038 \times 36$ घंटे	3420.00
टग किराया	एक मुश्त	40000.00
		<b>54170.00</b>

- (iv). इस प्रकार, एमबीपीटी द्वारा अपने मौजूदा दरमानों के मदवार घटकों के आधार पर 54170 अमरीकी डालर के प्रति, एमबीपीटी ने फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ पोतों पर स्लैब वार आरैर स्थल विशिष्ट मिश्रित पोत संबंधी प्रभारों का प्रस्ताव किया है जो इस प्रकार है:-

	स्थल	स्लैब (मूल पोत का जीआरटी)	प्रभार (अमरीकी डालर)
क.	पत्तन लाइट्रेज लंगरगाह क्षेत्र	25000 तक	40000
		25001 से अधिक	50000
ख.	भीतरी लंगरगाह	25000 तक	50000
		25001 से अधिक	60000

एमबीपीटी ने स्लैब वार दर का प्रस्ताव इसलिए किया है ताकि भिन्न जीआरटी वाले अन्य सभी पोतों पर निरंक दर लगाने की जरूरत नहीं पड़ेगी और यह भी कि पोत संबंधी प्रभार स्लैब आधार पर निर्धारित हैं। एमबीपीटी ने यह भी दर्शाया है कि प्रस्तावित मिश्रित पोत संबंधी प्रभारों के बारे में एमबीपीटी ने संभावित प्रयोक्ताओं से चर्चा की है और कि वे प्रस्तावित प्रभारों से सहमत हैं। यहां तक कि इस प्राधिकरण द्वारा की गई परामर्श प्रक्रिया में भी किसी भी प्रयोक्ता ने प्रस्तावित मिश्रित पोत संबंधी प्रभारों पर कोई आपत्ति नहीं की।

- (v). प्रस्तावित दरों के समर्थन में, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत गणना के आधार पर और चूंकि पत्तन के प्रस्ताव को एमबीपीटी के न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है और कि संभावित प्रयोक्ताओं द्वारा कोई आपत्ति नहीं

उठायी गई है, यह प्राधिकरण एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ पोतों पर लगाये जाने वाले मिश्रित पोत संबंधी प्रभारों का अनुमोदन करने को प्रवृत्त है।

- (vi). एमबीपीटी ने फ्लो-फ्लो पोतों पर ऑन-बोर्ड लदान किये जाने वाले पोतों और क्राफ्टों के सीआईएफ मूल्य के 1% पर यथामूल्य घाटशुल्क प्रभार लगाये जाने का प्रस्ताव किया है। सूचित किया गया है कि ऐसा 16 मीटर की गहरायी बनाये रखने के लिए प्रत्येक वर्ष आपातकालीन लंगरगाह पर तलकर्षण की लागत के नाममात्र के हिस्से के आधार पर है। यह भी कि पोत प्रहस्तन करते समय यह प्रचालन तकनीकी रूप से क्रांतिक हैं जिनके लिए विशेषज्ञता और अत्यधिक देखभाल चाहिए होती है ताकि क्राफ्टों को फ्लो-फ्लो की मुख्य डैक पर ऑन बोर्ड लदान अथवा इसके विपरीत कार्य किया जा सके। मानकसा ने एमबीपीटी द्वारा घाटशुल्क प्रभार लगाये जाने पर यह कहते हुए आपत्ति की है कि फ्लो-फ्लो पोत धारा में परिचालन करेंगे न कि किसी घाट पर बर्थ करेंगे। इस संबंध में, एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि फ्लो-फ्लो पोतों पर ऑन-बोर्ड/क्राफ्टों पर लगाये जाने के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क प्रभार लाइट्रेज प्रभारों के स्थान पर हैं। एमबीपीटी के अनुसार, आम तौर पर जब कार्गो मझधार /पीएलए में उतारा जाता है तब एमबीपीटी द्वारा लाइट्रेज प्रभार लगाये जाते हैं। लेकिन, फ्लो-फ्लो पोतों के इस मामले में चूंकि पोत/क्राफ्ट फ्लो-फ्लो पोतों पर ऑन-बोर्ड पत्तन में लाये जाते हैं, परंतु घाटशुल्क प्रभार लगाये जाने के स्थान पर इसे सैटेलाइट बर्थ प्रचालन समझते हुए एमबीपीटी फ्लो-फ्लो पोतों पर ऑन बोर्ड ऐसे पोतों/क्राफ्टों पर किन्हीं लाइट्रेज प्रभारों की उगाही नहीं करता है। चूंकि फ्लो-फ्लो पोतों पर ऑन-बोर्ड पोत/क्राफ्ट पत्तन पर लाये जाते हैं, फ्लो-फ्लो पोतों पर ऑन-बोर्ड पोतों/क्राफ्टों पर घाटशुल्क प्रभारों का निर्धारण उपयुक्त समझा जाता है, इसलिए अनुमोदित है।
- (vii). यथामूल्य/घाटशुल्क प्रभारों का प्रस्ताव करते समय, ऐसा देखा जाता है कि एमबीपीटी ने फ्लो-फ्लो परिचालनों द्वारा प्रहस्तन किये जा रहे पोतों/क्राफ्टों के लिए, विदेशी तथा तटीय दोनों ही श्रेणियों के लिए, 1% यथामूल्य का प्रस्ताव किया है जबकि सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार तटीय फ्लो-फ्लो पोतों के लिए विदेशी दर का 60% होना चाहिए। एमबीपीटी ने प्रस्तावित निर्धारित दर को यह कहते हुए स्पष्ट किया है कि परिचालन तकनीकी रूप से क्रांतिक होते हैं और पोतों को प्रहस्त करते समय विश्लेषज्ञता और अत्यधिक संभाल करनी होती है ताकि सामान को फ्लो-फ्लो की मुख्य डैक पर सही स्थिति में रखा जा सके और इसके विपरीत भी। जबकि एमबीपीटी द्वारा दिया गया औचित्य उपयुक्त हो सकता है, परंतु सरकारी दिशानिर्देशों की अवहेलना करना भी संभव नहीं है, जो विशिष्ट रूप से यह अनुबद्ध करते हैं कि तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए, तापीय कोयला और पीओएल सहित कच्चा तेल, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क मुट्टिकाओं को छोड़कर, सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभारों का 60% होगा और कि तटीय दरें जलयान-तट अंतरण, क्वे से/ को, भंडारण यार्ड से/को अंतरण, घाटशुल्क सहित, सभी संगत प्रहस्तन प्रभारों पर लागू होंगी। उक्त संदर्भित सरकारी दिशानिर्देशों को देखते हुए, तटीय कार्गो के लिए यथामूल्य घाटशुल्क प्रभार विदेशी कार्गो (पोतों) के लिए यथामूल्य घाटशुल्क प्रभारों के 60% पर निर्धारित किया जाता है।
- (viii). नए मिश्रित पोत संबंधी प्रभार और घाटशुल्क प्रभारों के निर्धारण से सामान्यतः पत्तन के राजस्व में वृद्धि होती है। तथापि संदर्भाधीन मामले में, एमबीपीटी ने बताया है कि यद्यपि इससे होने वाली आय अज्ञात है यह वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) की भीतर ही होगी। इस संदर्भ में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि जुलाई, 2019 में एमबीपीटी के प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान 39.02 करोड़ रु. तक का राजस्व अंतर था, जिसे पत्तन द्वारा तब अनक्रवर छोड़ दिया गया था। इस प्रकार,



मिश्रित पोत संबंधी प्रभारों और घाटशुल्क प्रभारों की उगाही से होने वाले किसी अतिरिक्त राजस्व को इस राजस्व अंतर में शामिल कर दिया जायेगा।

- (ix). एमबीपीटी ने फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ (फ्लो-फ्लो) पोतों को इस प्रकार परिभाषित “फ्लो ऑन-फ्लोट ऑफ (फ्लो-फ्लो)” पोतों का अर्थ अर्ध-अवगाहन क्षम भारी लिफ्ट जलयान जिनमें उपकारिता क्षेत्र के बीच आगे की ओर लंबी और नीची वैल डैक होती है और पिछोहे में मशीनरी के लिए स्थान होता है। देखने में यह गियर रहित बल्क वाहक अथवा तेल टैंकर के समान लगता है। इसके ब्लॉस्ट टैंक को जल की सतह से नीचे मुख्य डैक के नीचे जल प्लावन किया जा सकता है, जिससे तेल प्लेटफार्म, अन्य पोतों अथवा अन्य फ्लोटिंग कार्गो को लदान की स्थिति में (फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ) लाया जा सकता है। तब ब्लॉस्ट टैंकों को बाहर खींचा जाता है और कार्गो का भार वहन करने के लिए मुख्य डैक को ऊपर उठाया जाता है। फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ पोत परिवहन पोत होते हैं जो एक स्थल से दूसरे स्थल को रिग करते हैं। वे अन्य बड़े आकार के कार्गो और याचों की भी ढुलाई करते हैं। चूंकि प्रस्तावित परिभाषा स्पष्टता प्रदान करती है और द्विअर्थकता से बचाती है, प्रस्तावित परिभाषा अनुमोदित की जाती है।
- (x). एमबीपीटी ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि मिश्रित प्रभार पत्तन देयताओं, मिश्रित नौकर्षण और पाइलटेज प्रभारों लंगरगाह प्रभारों, टग और मूरिंग लांच प्रभारों के स्थान पर उगाहे जाते हैं ओर 36 घंटे तक की अवधि के लिए लागू होते हैं। 36 घंटे से इतर किसी ठहराव के लिए प्रभार यथानुपात आधार पर लगाये जायेंगे। चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी मिश्रित पोत संबंधी प्रभारों के एक भाग के घटकों पर स्पष्टता प्रदान करती है, इसलिए अनुमोदित है।
- (xi). एमबीपीटी ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि चूंकि बार्जों में कार्गो का कोई लाइट्रेज नहीं होगा, लाइट्रेज के स्थान पर इसे अनुषंगी बर्थ परिचालन समझते हुए घाटशुल्क उगाहा जायेगा जो भीतरी लंगरगाह और पीएलए परिचालनों दोनों के लिए अलग से घोषित सीआईएफ मूल्य के आधार पर सामान की डॉक घाटशुल्क अनुसूची 3.1 (क) दर संख्या 18 के अनुसार उक्त मिश्रित प्रभारों के अतिरिक्त वसूला जायेगा। जैसे पहले चर्चा की गई है फ्लो-फ्लो पोतों पर ऑन-बोर्ड लदे पोतों और क्राफ्टों के सीआईएफ मूल्य पर घाटशुल्क प्रभार निर्धारित किये गए हैं, अनुमोदित है। उक्त टिप्पणी इस स्थिति को स्पष्ट करती है। इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित है।
- (xii). एमबीपीटी ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी का भी प्रस्ताव किया है कि जैसे ही लंगरगाहों में ऑन बोर्ड कार्गो (पोत/क्राफ्ट) की उतरायी होती है, उतारे गए पोत/क्राफ्ट एक भिन्न पोत हो जायेगा और सभी लागू पत्तन प्रभार वसूले जायेंगे। प्रस्तावित टिप्पणी के संबंध में एमबीपीटी स्पष्ट किया है कि जब कोई पोत/ संरचना अर्थात् तेल रिग, सिंगल ब्योय मूरिंग (एसबीएम), जैक-अप प्लेटफार्म आदि फ्लो-फ्लो पोत ऑन-बोर्ड वाहित किया जाता है तो इसे कार्गो समझा जायेगा। एक बार इस कार्गो के उतारे जाने पर फ्लो-फ्लो पोत वापस चला जाता है। कार्गो जो उतारा गया है, उसे पोत के रूप में प्रयोग में लाया जाता है। चूंकि पोत पत्तन सीमा प्रवेश कर गया है, पोत को प्रासंगिक सभी प्रभार जैसे पत्तन देयताएं, लंगरगाह शुल्क आदि उस पर लगाये जायेंगे। चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी स्पष्टता प्रदान करती है और द्विअर्थकता से बचाती है, प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित है।
- (xiii). इस प्राधिकरण के आदेश राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात् उत्तरगामी प्रभाव से लागू होते हैं, जब तक कि संबंधित प्रशुल्क आदेश में विशिष्ट रूप से किसी भिन्न व्यवस्था का उल्लेख न किया गया हो। तदनुसार, यह प्राधिकरण मिश्रित पोत संबंधी प्रभारों और घाटशुल्क प्रभारों की उगाही को उत्तरगामी प्रभाव से अनुमोदन देने को प्रवृत्त है और पारित इस आदेश भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात् लागू होगा।

9.1. परिणाम में और ऊपर दिये गए कारणों से तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एमबीपीटी के मौजूदा दरमानों में निम्नलिखित उपबंधों को अंतर्विष्ट करने का अनुमोदन प्रदान करता है:-

**“1. खंड 1.1: परिभाषाएं**

(xxxiii). “फ्लो ऑन-फ्लोट ऑफ (फ्लो-फ्लो)” पोतों का अर्थ अर्ध-अवगाहन क्षम भारी लिफ्ट जलयान जिनमें उपकारिता क्षेत्र के बीच आगे की ओर लंबी और नीची वैल डैक होती है और पिछोहे में मशीनरी के लिए स्थान होता है। देखने में यह गियर रहित बल्क वाहक अथवा तेल टैंकर के समान लगता है। इसके ब्लॉस्ट टैंक को जल की सतह से नीचे मुख्य डैक को नीचे जल प्लावन किया जा सकता है, जिससे तेल प्लेटफार्म, अन्य पोतों अथवा अन्य फ्लोरिंग कार्गो को लदान की स्थिति में (फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ) लाया जा सकता है। तब ब्लॉस्ट टैंकों को बाहर खींचा जाता है और कार्गो का भार वहन करने के लिए मुख्य डैक को ऊपर उठाया जाता है। फ्लोट ऑन-फ्लोट ऑफ पोत परिवहन पोत होते हैं जो एक स्थल से दूसरे स्थल की सज्जा करते हैं। वे अन्य बड़े आकार के कार्गो और याचों का भी ढुलाई करते हैं।

**2. खंड 2.21: फ्लो-फ्लो परिचालनों के मिश्रित पोत संबंधी प्रभार**

	स्थल	स्लैब (मूल पोत का जीआरटी)	प्रभार (अमरीकी डालर)
क.	पत्तन लाइट्रेज लंगरगाह क्षेत्र	25000 तक	40000
		25001 से अधिक	50000
ख.	भीतरी लंगरगाह	25000 तक	50000
		25001 से अधिक	60000

**टिप्पणियां:**

- (i). उक्त प्रभार पत्तन देयताओं, मिश्रित नौकर्षण और पाइलटेज प्रभारों लंगरगाह प्रभारों, टग और मूरिंग लांच प्रभारों के स्थान पर उगाहे जाते हैं और 36 घंटे तक की अवधि के लिए लागू होते हैं। 36 घंटे से इतर किसी ठहराव के लिए यथानुपात आधार पर लगाये जायेंगे।
- (ii). चूंकि बाजों में कार्गो का कोई लाइट्रेज नहीं होगा, लाइट्रेज के स्थान पर इसे अनुषंगी बर्थ परिचालन समझते हुए घाटशुल्क उगाहा जायेगा जो भीतरी लंगरगाह और पीएलए परिचालनों दोनों के लिए अलग से घोषित सीआईएफ मूल्य के आधार पर सामान की डॉक घाटशुल्क अनुसूची 3.1(क) दर संख्या 18 के अनुसार उक्त मिश्रित प्रभारों के अतिरिक्त वसूला जायेगा।
- (iii). जैसे ही लंगरगाहों में ऑन बोर्ड कार्गो (पोत/क्राफ्ट) की उतरायी होती है, उतारे गए पोत/क्राफ्ट एक भिन्न पोत हो जायेगा और सभी लागू पत्तन प्रभार वसूले जायेंगे।

**3. अध्याय III: कार्गो संबंधी प्रभार**

**3.1(क) : सामान पर डॉक घाटशुल्क अनुसूची:**

दर संख्या	सामान का विवरण	प्रभारों का आधार	विदेशी		तटीय	
			शुल्क बल्क	शुल्क बल्क से भिन्न	शुल्क बल्क	शुल्क बल्क से भिन्न
18	पोत और क्राफ्ट	यथामूल्य	-	1%	-	0.60%

9.2 एम्बीपीटी को उक्त उपबंधों के अपने दरमानों में अंतर्विष्ट करने का निर्देश दिया जाता है।

9.3. उक्त निर्धारण पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात् प्रभावी होगा और एम्बीपीटी के मौजूदा दरमानों की वैधता के साथ सह समाप्य रहेगा। तत्पश्चात् दिया गया अनुमोदन स्वतः व्यपगत हो जायेगा तब तक कि इसका इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तार नहीं कर दिया जाता।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[ विज्ञापन III/4/असा. /358/2020-21]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 4th November 2020

**No. TAMP/61/2019-MBPT.**— In exercise of the powers conferred under Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of charges for Float On - Float off vessels operations at Mumbai Port Anchorage, as in the Order appended hereto.

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/61/2019-MBPT

The Mumbai Port Trust

---

Applicant

### QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

### ORDER

(Passed on this 28<sup>th</sup> day of October, 2020)

This case relates to a proposal dated 06 December 2019 received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of charges for Float On - Float off Vessels operations at Mumbai Port Anchorage.

2.1. The submissions made by MBPT in its proposal are as follows:

- (i). Star Matrix, one of the main cash buyers of vessels for recycling at Alang, has approached MBPT to provide suitable anchorage area for Float On – Float Off vessels. Float On – Float Off (FLO-FLO) vessels means Semi-submersible heavy-lift ships having a long and low well deck between accommodation area located forward and an aft machinery space. It is a new service at MBPT.
- (ii). FLO-FLO vessels will have to pay Port Dues, Composite Towage and Pilotage charges, anchorage charges, Tug and Mooring launch charges and Wharfage charges.
- (iii). Considering the above referred charges and excluding the Wharfage charges, under the assumption of vessel's port stay of 36 hours and actual cargo operation of about 12 hours, the slabwise and location wise 'Composite Vessel Related Charges for FLO-FLO operations, are worked out as follows:

	Location	Slab (GRT of the Mother Vessels)	Charges
--	----------	----------------------------------	---------

			(US \$)
A.	Port Lighterage Anchorage Area	Upto 25000	40000
		25001 and above	50000
B.	Inner Anchorage	Upto 25000	50000
		25001 and above	60000

- (iv). Since there will be no Lighterage of Cargo in barges as such, Wharfage in lieu of Lighterage can be levied treating this as satellite berth operations. Wharfage charges on Vessels/ Crafts loaded on board @ Advalorem 1% of CIF value declared for both Inner Anchorage and PLA operations is proposed to be recovered separately in addition to composite vessel related charges.
- (v). The MBPT Board Vide TR No. 137 of 24 September 2019 has approved levy of following charges on FLO-FLO vessels and the same is proposed to be inserted in the existing scale of rates of MBPT, with due approval of TAMP:

**“1. Section 1.1: Definitions**

- (xxxiii). “Float On-Float Off (FLO-FLO) vessels means Semi-submersible heavy lift ships having a long and low well deck between accommodation area located forward and an aft machinery space. In appearance, it looks similar to a gearless bulk carrier or oil tanker. Its ballast tanks can be flooded to lower the main deck below the water’s surface, allowing oil platforms, other vessels, or other floating cargo to be moved into position for loading (float-on/float-off). The ballast tanks are then pumped out and the main deck rises to take the load of cargo. Float-on / float-off vessels transport vessels, rigs from one site to another. They also transport other oversized cargo and yachts.

**2. Section 2.21: Composite Vessel Related Charges for FLO-FLO operations:**

	Location	Slab (GRT of the Mother Vessels)	Charges (US \$)
A.	Port Lighterage Anchorage Area	Upto 25000	40000
		25001 and above	50000
B.	Inner Anchorage	Upto 25000	50000
		25001 and above	60000

**Notes:**

- (i). The above charges are levied in lieu of Port Dues, Composite towage and pilotage charges, anchorage charges, tug and mooring launch charges and are applicable for a period upto 36 hours. Any stay beyond 36 hours will be on Pro-Rata basis.
- (ii). Since there will be no lighterage of cargo in barges as such, wharfage in lieu of lighterage will be levied treating this as satellite berth operations as per schedule of docks wharfage on goods 3.1 (A) Rate No. 18 based on CIF value declared for both inner anchorage and PLA operations separately in addition to above composite charges.
- (iii). As soon as cargo on board (vessels/ crafts) is offloaded at anchorages, offloaded vessel / craft will be a separate vessel and all applicable port charges will be recovered.



### 3. Chapter III: CARGO RELATED CHARGES

#### 3.1(A) : Schedule of docks wharfage on goods:

Rate No.	Description of Goods	Basis of Charges	Foreign		Coastal	
			Dry Bulk	Other than dry bulk	Dry Bulk	Other than dry bulk
18	Vessels and Crafts	Advalorem	-	1%	-	1%

(vi). The income that would be generated is not known. However, it is anticipated that it would be within the Annual Revenue Requirement (ARR) gap.

2.2. A copy of Boards approval vide TR No.137 of 24 September 2019 has been furnished by MBPT.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the MBPT proposal dated 06 December 2019 was circulated to concerned users/ user organisations seeking their comments. None of the users have given their comments till the case was finalized.

4. A joint hearing on the case in reference was held on 28 February 2020 at the office of the Authority in Mumbai. At the joint hearing, MBPT makes a brief power point presentation of its proposal. The MBPT and the users/ user organisations have made their submissions during the joint hearing.

5. During the joint hearing, the MANSA had objected to the wharfage proposed on Advalorem basis and had agreed to propose wharfage in absolute terms supported by calculations. In this regard, the MBPT had also agreed to examine such a proposal. Accordingly, the MANSA vide its e-mail dated 16 March 2020 has furnished its response which was forwarded to MBPT vide our letter dated 18 March 2020 for its specific comments. The MBPT vide its e-mail dated 8 September 2020 has responded.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, additional information/ clarification were sought from MBPT on some points vide letter dated 11 March 2020. After a reminder dated 18 March 2020, the MBPT has responded vide its e-mail dated 8 September 2020. The additional information/ clarification sought and the response of MBPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information / Clarification sought	Reply furnished by MBPT																								
(i).	a). As seen from the calculations for arriving at the tariff for composite vessel related charges for FLO-FLO operations given in the Board Note furnished by MBPT, the rates of port dues, pilotage and anchorage berth is as per the pre-revised SOR of MBPT. The MBPT to, therefore, update the tariff of all vessel related charges relating to FLO-FLO operations in line with revised SOR approved by the Authority vide order dated TAMP/5/2019-MBPT dated 24 July 2019, to arrive at the composite rate.	<p>Normally when vessel arrives in the port, the vessel related charges levied are Port Dues, Anchorage and Pilotage. If tug is used for any purpose, it is charged on hourly basis.</p> <p>Tariff of all Vessel Related charges have been reworked as per new Scale of Rates to arrive at the proposed charges of Float On – Float Off Vessels Operations which is as follows;</p> <table><tr><th>SOR Section No.</th><th>Type of charges</th><th>Calculations considering GRT to be 25000</th><th>Total charges (USD)</th></tr><tr><td>2.16</td><td>Port Dues</td><td>25000 x 0.3315</td><td>8287.50</td></tr><tr><td>2.1(A)</td><td>Towage &amp; Pilotage</td><td>25000 x 0.0985</td><td>2462.50</td></tr><tr><td>2.15</td><td>Anchorage (PLA)</td><td>25000 x 0.0038x36 Hrs</td><td>3420.00</td></tr><tr><td>2.12</td><td>Tug Hire</td><td>850 x 24 Hrs x 2 tugs</td><td>40800.00</td></tr><tr><td></td><td>Actual</td><td></td><td>54970.00</td></tr></table>	SOR Section No.	Type of charges	Calculations considering GRT to be 25000	Total charges (USD)	2.16	Port Dues	25000 x 0.3315	8287.50	2.1(A)	Towage & Pilotage	25000 x 0.0985	2462.50	2.15	Anchorage (PLA)	25000 x 0.0038x36 Hrs	3420.00	2.12	Tug Hire	850 x 24 Hrs x 2 tugs	40800.00		Actual		54970.00
SOR Section No.	Type of charges	Calculations considering GRT to be 25000	Total charges (USD)																							
2.16	Port Dues	25000 x 0.3315	8287.50																							
2.1(A)	Towage & Pilotage	25000 x 0.0985	2462.50																							
2.15	Anchorage (PLA)	25000 x 0.0038x36 Hrs	3420.00																							
2.12	Tug Hire	850 x 24 Hrs x 2 tugs	40800.00																							
	Actual		54970.00																							

	<p>b). Incidentally, the rate worked out by MBPT based on the present rate works out \$29719 and the minimum rate proposed by MBPT is \$40000. There is a mismatch between the rate worked out and proposed rate.</p>	<p>Considering that tugs may not be required continuously for a period of 36 hours, the lumpsum figure of USD 40000/- for 25000 GRT is arrived at.</p> <p>MbPT had made consultations with Star Matrix, one of the cash buyers of vessels for recycling of vessels, who had approached MbPT to provide suitable area for FLO-FLO vessels. Star Matrix and no other prospective user have any objection regarding proposed Composite Vessel Related Charges. Based on the said Consultations, the charge was proposed.</p>
(ii).	<p>The basis for slab wise categorization of the vessels based on GRT of the Mother Vessels, to be furnished.</p>	<p>Normally GRT of such type of vessel is within 25000 GRT. Any vessel of higher GRT would be in the range of 35000 GRT to 40000 GRT. Hence, basically difference is on the GRT based dues i.e. Port Dues, Anchorage and Pilotage charges.</p> <p>Slab wise charges are proposed based on GRT of the mother vessel as blanket rate cannot be applied to all vessels of different GRT and also it is in line with other Vessel Related Charges.</p>
(iii).	<p>The basis for considering 36 hours stay of FLO-FLO vessels in the calculation to be furnished.</p>	<p>The basis for considering 36 hours stay of FLO-FLO vessels in the calculation is furnished below.</p> <p>The cargo loaded on Board the FLO-FLO vessels is normally a vessel or structure that can float independently on the water. When FLO-FLO vessel arrives at anchorage, the first task is to remove and lashing and fastenings (crib) that were used to secure the cargo (vessel) on, the Main deck of FLO-FLO vessel for sea voyage. On arrival in the port, lashings and fastenings (crib) are removed, so that she can float easily. Subsequently, FLO-FLO vessel is ballasted in controlled manner so as not to cause excessive trim or list thereby risking the stability of the vessel.</p> <p>As a matter of fact, vessel FLO-FLO vessel operations are similar to Dry Docking of the vessel. When dry dock is flooded, the vessel sitting on the blocks starts floating, similarly here when the main deck of FLO-FLO vessel submerges below sea water level, the cargo (vessel / structure) starts floating. Once cargo floats clear of the crib, remaining lashings are removed and then cargo is towed away by tugs. Once floating cargo has moved away, FLO-FLO vessel is de-ballasted so that her main deck rises above sea water level. Reverse procedure is carried out when cargo is to be loaded on board vessel.</p> <p>The entire operation is controlled and closely monitored operation, which normally takes around 36 hours.</p>
(iv).	<p>From the workings, it is understood that in the calculation, the anchorage charges have been calculated at \$4032 by considering the stayal of vessel at Anchorage at about 14.4 hours. The basis for considering 14.4 hours in the calculation to be furnished.</p>	<p>As per the SOR, rates of Anchorage is 0.0047 US\$ per GRT per hour and 0.0038 US\$ per GRT per hour at PLA. The duration, as mentioned above, is considered as 36 hours, hence Anchorage charges works out to US\$ 4230 and US\$ 3420 respectively.</p>
(v).	<p>The basis for proposing advalorem wharfage levy at 1% on CIF value of vessels and crafts for the FLO-FLO vessels, to be furnished.</p>	<p>Emergency Anchorage is dredged every year to maintain the depth of 16 Meters. Cost of dredging is much higher, however, same cannot be charged to FLO-FLO vessel alone. Considering this, only miniscule share of charges towards incurred expenditure is levied as advalorem wharfage levy at</p>

		1%.
(vi).	Reason for proposing 1% of the Advalorem for vessels and crafts to be handled by FLO-FLO operations for both foreign and coastal category instead of considering 60% of the foreign rate for the coastal FLO-FLO vessels, as per the Government guidelines, to be explained.	<p>The operations are technically critical and requires expertise and utmost care while handling the vessel so as to bring in position aboard the main deck of FLO-FLO or vice versa.</p> <p>Hence, Advalorem is charged at 1% of the value. In case cargo (vessel) is imported and re-exported then concession may be granted for instance upto 0.5% or i.e. 0.5% on arrival while importing and 0.5% while exporting same cargo.</p>
(vii).	Note No. 3 under the proposed schedule is not clear. The note to be restated to give clarity.	Note No. 3 specifies that when a vessel/ structure e.g. Oil Rig, Single Buoy Mooring (SBM), Jack Up Platform etc. is carried on board FLO-FLO vessel, it is considered as cargo. Once this cargo is discharged, FLO-FLO vessel sails off. The cargo that is discharged is put to use as a vessel. Since the vessel has entered in port limit, all charges incidental to the vessel i.e.vessel related charges such as port dues, anchorage etc. are to be levied on her. When vessel is carried on board FLO-FLO vessel, she is treated as cargo and the insurance cover for them is taken as cargo. The moment she is discharged and waterborne, a fresh insurance cover is taken in the category as vessel. This makes it amply clear that the moment the vessel discharge from FLO-FLO vessel, she will attract Vessel Related Charges.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received from the users / user organisations and arguments made by the concerned parties will be sent separately to them. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges :

- (i). The Mumbai Port Trust (MBPT) intends to permit Float On – Float Off operations of vessels at anchorages, which is a new service at MBPT. Accordingly, in this regard, the MBPT proposes to levy composite vessel related charges on the said Float On – Float Off vessels as well as cargo related charges on the Vessels/ crafts so carried by the Float On – Float Off vessels. Thus, the MBPT has come up with the proposal for amending its existing Scale of Rates so as to incorporate charges relating to the Float On – Float Off vessels. The proposal of the port has the approval of its Board of Trustees.
- (ii). To arrive at the proposed composite vessel related charges to be levied on the Float On – Float Off vessels, the rates of Port Dues, Towage & Pilotage, Anchorage and Tug Hire charges are seen to have been considered by the port, based on the existing Scale of Rates of MBPT. Further, to arrive at the composite rate, the MBPT has considered the standard GRT of Float On – Float Off vessels at 25000 GRT on the ground that normally the Float On – Float Off vessels are within 25000 GRT. Thus, the Port Dues, Towage & Pilotage charges and Anchorage charges has been determined based on 25000 GRT. Further, the anchorage charges have been worked out for a stayal period of 36 hours. In this regard, the port has explained in detail and has categorically stated that the Float on Float off operation takes about 36 hours. As regards, Tug Hire charges, the port has reported to have considered a lump sum amount of USD 40000/- for a 25000 GRT Vessel. The details as explained above are tabulated below:

Type of charges	Calculations considering GRT to be 25000	Total charges in USD
Port Dues	25000 x 0.3315	8287.50
Towage & Pilotage	25000 x 0.0985	2462.50
Anchorage (PLA)	25000 x 0.0038 x 36 Hrs	3420.00
Tug Hire	Lumpsum	40000.00



		<b>54170.00</b>
--	--	-----------------

- (iv). Thus, as against the rate as worked out by MBPT at 54170 US\$, based on the itemwise components of its existing Scale of Rates, the MBPT has proposed a slab wise and location specific composite vessel related charges to be levied on the Float On – Float Off vessels, as given below:

	<b>Location</b>	<b>Slab (GRT of the Mother Vessels)</b>	<b>Charges (US \$)</b>
A.	Port Lighterage Anchorage Area	Upto 25000	40000
		25001 and above	50000
B.	Inner Anchorage	Upto 25000	50000
		25001 and above	60000

The slab wise rates are proposed by MBPT so that a blanket rate need not be applied on all vessels with different GRT and also since other Vessel Related Charges are prescribed on slab basis. MBPT has also indicated that the proposed composite Vessel related charges have been discussed by MBPT with prospective user and that they are in agreement to the proposed charges. Even in the consultation proceedings carried out by this Authority, none of the users have objected to the proposed composite vessel related charges.

- (v). Based on the workings furnished by MBPT in support of the proposed rates and since the proposal of the port has the approval of the Board of Trustees of MBPT and has not been objected by the prospective users, this Authority is inclined to approve prescription of the composite vessel related charges to be levied on the Float On – Float Off vessels, as proposed by MBPT.
- (vi). The MBPT has proposed advalorem wharfage levy at 1% on CIF value of vessels and crafts loaded on board the FLO-FLO vessels. This is reported to be based on the miniscule share of cost of dredging at Emergency Anchorage, undertaken every year to maintain the depth of 16 Meters. Also, the operations are reported to be technically critical requiring expertise and utmost care while handling the vessel so as to bring in the crafts loaded on board the main deck of FLO-FLO or vice versa. The MANSA has objected to the levy of wharfage charges by the MBPT, since the FLO-FLO vessels will be operating at the Stream and not be berthed alongside any wharf. In this regard, the MBPT has clarified that the wharfage proposed to be levied on the vessels/ craft on board the FLO-FLO Vessels is in lieu of the lighterage charges. According to the MBPT, generally when the cargo is discharged in stream/ PLA, Lighterage dues are levied by the MBPT. However, in the instant case of FLO-FLO Vessels, since the vessels/ craft on board the FLO-FLO Vessels is brought to the Port, the MBPT will not levy lighterage dues on such vessels/ craft on board the FLO-FLO Vessels, but instead levy wharfage charges, by treating this as satellite berth operations. Since the vessels/craft on board the FLO-FLO vessels are brought to the port, the prescription of levy of wharfage on the vessels/ craft on board the FLO-FLO Vessels, seems appropriate and hence, it is approved.
- (vii). While proposing the advalorem Wharfage charges, the MBPT is seen to have proposed 1% of the Advalorem for vessels and crafts to be handled by FLO-FLO operations for both foreign and coastal category instead of proposing 60% of the foreign rate for the coastal FLO-FLO vessels, as per the Government guidelines. The MBPT has justified the proposed prescription by stating that the operations are technically critical and requires expertise and utmost care while handling the vessel so as to bring in position aboard the main deck of FLO-FLO or vice versa. While the justification furnished by MBPT may be apt, it may not be possible to ignore the Government Guidelines, which specifically stipulates that the cargo/ container related charges for coastal cargo/ containers, other than thermal coal and POL including crude oil iron ore and iron ore pellets will be 60% of the normal cargo/ container related charges and that the concessional rates shall be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/ from storage yard including wharfage. In view of the above referred Government Guidelines, advalorem Wharfage charges for coastal cargo is prescribed at 60% of advalorem wharfage charges for foreign cargo (vessel).
- (viii). The prescription of new composite Vessel related charges and wharfage charges will generally lead to an increase in the revenue of the Port. However, in the case in reference, the MBPT has stated that though the income that would be generated is not known, it would be within the Annual Revenue Requirement (ARR) gap. In this context, it is relevant here to mention that during the last general revision of tariff of MBPT in July 2019, there was a revenue gap to the tune of ₹.39.02 crores, which has been left uncovered by the Port, then. Thus, any additional revenue of arising out of the levy of composite Vessel related charges and wharfage charges would get subsumed in the revenue gap



- (ix). The MBPT has proposed to define Float On-Float Off (FLO-FLO) vessels as 'Semi-submersible heavy lift ships having a long and low well deck between accommodation area located forward and an aft machinery space. In appearance, it looks similar to a gearless bulk carrier or oil tanker and that its ballast tanks can be flooded to lower the main deck below the water's surface, allowing oil platforms, other vessels, or other floating cargo to be moved into position for loading (float-on/float-off) and that the ballast tanks are then pumped out and the main deck rises to take the load of cargo and also that Float-on / float-off vessels transport vessels, rigs from one site to another and transport other oversized cargo and yachts'. Since the proposed definition gives clarity and avoids ambiguity, the proposed definition is approved.
- (x). The MBPT has proposed a note to the effect that composite charges are levied in lieu of Port Dues, Composite towage and pilotage charges, anchorage charges, tug and mooring launch charges and are applicable for a period upto 36 hours and that any stay beyond 36 hours will be on Pro-Rata basis. Since the proposed note gives clarity on the components forming part of the composite vessel related charges, the said note is approved.
- (xi). The MBPT has proposed a note to the effect that since there will be no lighterage of cargo in barges as such, wharfage in lieu of lighterage will be levied treating this as satellite berth operations as per schedule of docks wharfage on goods 3.1 (A) Rate No. 18 based on CIF value declared for both inner anchorage and PLA operations separately, in addition to above composite charges. As discussed earlier, prescription of wharfage charges on the CIF value of vessels and crafts loaded on board the FLO-FLO vessels, has been approved. The above said note brings out this position. The proposed note is also therefore approved.
- (xii). The MBPT has also proposed a note to the effect that as soon as cargo on board (vessels/ crafts) is offloaded at anchorages, offloaded vessel / craft will be a separate vessel and all applicable port charges will be recovered. With regard to the proposed note, the MBPT has clarified that when a vessel/ structure is carried on board FLO-FLO vessel, it will be considered as cargo. But once the vessel/ structure is discharged and the FLO-FLO vessel sails off, the discharged vessel/ structure will be put to use as a vessel and that thereafter, all charges incidental to the vessel i.e. vessel related charges such as port dues, anchorage etc. are to be levied on her. Since the proposed note gives clarity and avoids ambiguity, the proposed note is approved.
- (xiii). Orders of this Authority generally come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of Gazette Notification unless otherwise different arrangement is specifically mentioned in the respective tariff Orders. Accordingly, this Authority is inclined to grant approval for levy of composite Vessel related charges and wharfage charges prospectively after the expiry of 30 days from the date of notification of this Order passed in the Gazette of India.

9.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority accords approval for insertion of the following provisions in the existing scale of rates of MBPT :

**“1. Section 1.1: Definitions**

- (xxiii). “Float On-Float Off (FLO-FLO) vessels means Semi-submersible heavy lift ships having a long and low well deck between accommodation area located forward and an aft machinery space. In appearance, it looks similar to a gearless bulk carrier or oil tanker. Its ballast tanks can be flooded to lower the main deck below the water's surface, allowing oil platforms, other vessels, or other floating cargo to be moved into position for loading (float-on/float-off). The ballast tanks are then pumped out and the main deck rises to take the load of cargo. Float-on / float-off vessels transport vessels, rigs from one site to another. They also transport other oversized cargo and yachts.

**2. Section 2.21: Composite Vessel Related Charges for FLO-FLO operations:**

	Location	Slab (GRT of the Mother Vessels)	Charges (US \$)
A.	Port Lighterage Anchorage Area	Upto 25000	40000
		25001 and above	50000
B.	Inner Anchorage	Upto 25000	50000
		25001 and above	60000

**Notes:**

- (i). The above charges are levied in lieu of Port Dues, Composite towage and pilotage charges, anchorage charges, tug and mooring launch charges and are applicable for a period upto 36 hours. Any stay beyond 36 hours will be on Pro-Rata basis.
- (ii). Since there will be no lighterage of cargo in barges as such, wharfage in lieu of lighterage will be levied treating this as satellite berth operations as per schedule of docks wharfage on goods 3.1 (A) Rate No. 18 based on CIF value declared for both inner anchorage and PLA operations separately in addition to above composite charges.
- (iii). As soon as cargo on board (vessels/ crafts) is offloaded at anchorages, offloaded vessel / craft will be a separate vessel and all applicable port charges will be recovered.

**3. Chapter III: CARGO RELATED CHARGES****3.1(A) : Schedule of docks wharfage on goods:**

Rate No.	Description of Goods	Basis of Charges	Foreign		Coastal	
			Dry Bulk	Other than dry bulk	Dry Bulk	Other than dry bulk
18	Vessels and Crafts	Advalorem	-	1%	-	0.60%

”

9.2 The MBPT is directed to suitably incorporate the above provisions in its Scale of Rates.

9.3. The above prescriptions shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India and shall remain co-terminus to the validity of the existing Scale of Rates of MBPT. The approval accorded shall automatically lapse unless specifically extended by this Authority.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.III/4/Exty.358/2020-21]